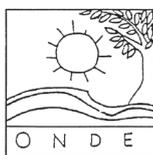


Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

**Mouvement Normand
et Organisation Normande de Défense de l'Environnement**



LE MOUVEMENT NORMAND (MN)

Créé en 1969, est un mouvement régionaliste au service de la Normandie.

Depuis ses origines, il réclame l'unification de la Normandie, arbitrairement divisée depuis 1956. Le MN milite pour une vraie décentralisation et une extension des pouvoirs des régions. Il souhaite un véritable aménagement du territoire normand, notamment à partir de l'estuaire et de la baie de Seine. Il entend promouvoir un environnement préservé de qualité. Il défend l'identité et la culture normandes.

L'ORGANISATION NORMANDE DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT (ONDE)

Créée en 1982, a pour but de sauvegarder les paysages, le patrimoine bâti et les équilibres naturels de la Normandie. L'ONDE milite pour un écologisme du possible et pour le développement durable. Elle entend promouvoir la qualité de la vie et les nouveaux emplois liés au développement local. Elle veille à ce que l'environnement ne nuise plus à la santé des populations. Elle s'inscrit dans le cadre de dimension humaine et raisonnable de la Normandie. L'ONDE se prononce notamment pour un rééquilibrage modal des moyens de transport.

Coordonnées

Mouvement Normand

Responsable : M. Didier Patte

O.N.D.E.

Responsable : Mme Andrée Simon

Coordinateur du cahier d'acteur :

M. Pierre Juhel

1446, rue de la maison forestière
27290 Ecaquelon

Tél. : 02 32 42 65 57

Fax : 02 32 57 58 66

Mail : contact@mouvement-normand.fr

Sites : www.mouvement-normand.fr

www.TVNC.tv

Pour une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, axe majeur d'un Plan Ferroviaire Normand structurant l'aménagement du territoire de la Normandie et du Bassin Parisien

L'alliance d'un mouvement régionaliste et d'une association de défense de l'environnement procède donc d'un désir commun d'aménagement **équilibré** du territoire normand.

Que ces deux organisations s'inscrivent dans la totalité de la Normandie implique qu'elles considèrent que le Débat Public sur le projet de LNPN est indissociable d'une prise en compte **globale** de la problématique normande.

La Normandie réunifiée constituerait la 5^{ème} région française avec la taille démographique pertinente de 3 millions d'hab. Son identité maritime est forte : c'est la rencontre de la Mer (La Manche) et du Fleuve (La Seine).

La LNPN n'est qu'un aspect d'un véritable **projet normand pour le XXI^{ème} siècle**. Ce projet normand doit être concomitant et complémentaire du projet « Grand Paris » et de son prolongement, le projet « Axe Seine ».

La LNPN est d'abord un projet d'aménagement du territoire. Ce n'est pas seulement un projet d'aménagement du réseau ferroviaire reliant Paris et l'Île-de-France à la côte la plus proche. De ce fait, il y a lieu de considérer que le projet du « Grand Paris » doit avoir un pendant : le « Grand Estuaire Normand », dont les pointes sont Cherbourg, Vernon, Dieppe. Il s'agit donc de concilier les intérêts de la Région Capitale et ceux de la Normandie, qui ont des besoins équivalents, communs, indissociables.





La Ligne Nouvelle Paris-Normandie : une nécessité vitale dans un contexte ferroviaire suranné, dégradé, sans perspectives, mais qui ne doit pas être abandonné

1. L'ouverture d'une ligne nouvelle reliant Paris à la Normandie répond à une préoccupation environnementale : éviter une thrombose des échanges et des communications, notamment routières, au profit de la voie ferrée (parallèlement à la croissance du trafic des marchandises par la voie d'eau: ports, Seine, Canal Seine - Nord - Europe).

2. Le réseau ferré actuel - qui ne doit pas être abandonné, mais rénové - se révèle insuffisant, tant pour le trafic du fret que pour celui des voyageurs. Ses tracés datent de plus d'un siècle et demi et n'avaient alors que l'ambition de relier Paris aux villes de Normandie. Aujourd'hui, il s'agit, d'une part, d'intensifier ces relations et, plus précisément, de permettre à la Normandie d'accéder facilement à l'aéroport international de Roissy et à l'interconnexion des lignes TGV, au départ de cette plate-forme, et, d'autre part, d'améliorer les relations entre les villes du pôle métropolitain normand (Caen, Le Havre, Rouen). L'enjeu est donc autant national que régional. Paris a besoin d'un meilleur accès à la façade maritime normande. La Normandie a besoin d'un meilleur accès vers la Capitale et les interconnexions vers les autres destinations françaises et européennes et, en même temps, d'une meilleure irrigation ferroviaire interne.

3. Les finalités de cette ligne nouvelle sont multiples et aussi intenses les unes que les autres :

- Diminuer les temps de parcours entre la Région Capitale et la Normandie, d'une part, et entre les villes normandes, d'autre part.
- Améliorer la fiabilité des horaires annoncés : les trains doivent arriver à l'heure.
- Augmenter la fréquence des rames, promouvoir le cadencement des principales liaisons.
- Soigner les correspondances avec les lignes TER de rabattement.

4. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit s'inscrire dans un environnement ferroviaire cohérent afin que son efficacité soit totale: cela implique une attention particulière pour le réseau existant ou à promouvoir des lignes de rabattement vers les noeuds ferroviaires (hubs) qu'il convient de discerner et de développer : deux d'entre eux s'imposent à l'évidence, Rouen et Lisieux-Mézidon.

- De Rouen partent les lignes vers Paris, Caen, Le Havre, Dieppe, Amiens, aujourd'hui, et demain, vers Evreux, Chartres et Orléans.
- De Lisieux partent les lignes vers Paris, Caen (et au-delà vers Cherbourg et Rennes) Deauville et, par Mézidon, vers l'Orne, Tours et le Sud-Ouest.

D'autre part, la Ligne Nouvelle doit desservir Evreux qui, de ce fait, peut devenir un « hub », si le « Y » des deux branches se situe au niveau de cette ville.

La variante serait que le « Y » se situât plus au nord, vers Louviers - Val-de-Reuil ou encore plus au nord, à partir de Rouen (selon les scénarii choisis).

5. De l'emplacement du « Y » de débranchement dépend la satisfaction des liaisons rapides entre les villes normandes de Caen, Rouen, Le Havre : aussi ne s'étonnera-t-on pas de notre préférence régionaliste pour le choix le plus au nord du « Y » de débranchement.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit être une ligne rapide de proximité

Cela implique un modèle nouveau de liaison ferroviaire, entre le T.G.V., d'une part, et le train inter-cités actuel, d'autre part. La ligne nouvelle ne peut être un T.G.V. (distances trop moyennes) : un objectif de vitesse maximale de 250 km / heure nous paraît adéquat et raisonnable. Sans doute faudra-t-il envisager des matériels nouveaux adaptés ou des techniques nouvelles (trains pendulaires ?).

Le phasage de réalisation de la ligne nouvelle est une nécessité financière, mais comporte le danger d'une réalisation partielle...

1. L'idéal serait que la ligne nouvelle fût réalisée de bout en bout en un temps restreint (quelques années), mais le coût de l'opération nécessite un phasage avec des priorités immédiates.

2. Le goulot d'étranglement du Mantois constitue l'incontestable priorité à traiter : c'est une question vitale pour les communications internes de l'Ile-de-France, mais c'est aussi la principale cause de l'inadaptation actuelle des lignes desservant la Normandie.

La réalisation du prolongement d'EOLE vers Mantes peut satisfaire - pour un temps - les usagers de l'Ile-de-France. Elle ne résout pas la question du trafic des voyageurs vers la Normandie, ni celle du fret en provenance des ports de la Basse-Seine.

Il ne faudrait pas que la Région Ile-de-France crût le problème résolu par le prolongement d'EOLE et se désengageât des financements de la ligne nouvelle une fois Mantes reliée par le R.E.R.

De ce fait, s'il est concevable et indispensable que la haute et la basse Normandie contribuent au financement de la partie mantoise de la ligne nouvelle, l'alliance des trois régions (Ile-de-France, basse et haute Normandie) doit être actée pour la totalité du financement de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

3. La nécessité de réaliser la seconde priorité de l'infrastructure Ligne Nouvelle, à savoir la nouvelle Gare de Rouen (puisque la gare de Rouen R.D. est obsolète) ne saurait être suffisante, remettant à plus tard les investissements à destination des tracés vers Le Havre et Caen. D'autre part, la question du choix de l'emplacement de la future Gare de Rouen (St Sever ou Sotteville) ne doit plus être discutée : un consensus préalable doit être obtenu entre responsables



normands (et pas seulement rouennais). Les deux sites ont chacun des avantages, mais on doit tenir compte :

- Du franchissement de la Seine (emplacement du tunnel transfluvial).
- Des surfaces disponibles pour que la Gare Nouvelle de Rouen puisse devenir le quartier d'affaires capable d'offrir une alternative ou une complémentarité au grand centre d'affaires parisien de La Défense.

4. Troisièmes priorités : les gares nouvelles d'Evreux (ou Louviers - Val-de-Reuil) et de Lisieux... qu'il faut concevoir avec les centres d'affaires accompagnant de nos jours ce type d'infrastructures.

Conclusion :

Le phasage de la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris- Normandie, incontournable pour des raisons financières, doit se concevoir avec un accord préalable de la part des parties en cause (et de l'État) de mener à bonne fin la totalité du projet. Dans le même temps, la réalisation de la ligne nouvelle ne se résume pas à une infrastructure de transport, mais aussi comme une opération d'aménagement du territoire comportant l'édification de quartiers d'affaires autour des gares nouvelles de cet équipement structurant.

Le financement de la LNPN (9 à 15 milliards selon les scénarii) est un aspect du problème qu'il faut relativiser

Le financement du projet de LNPN ne doit pas être un prétexte pour RFF ou la SNCF de ne pas consentir les investissements à effectuer sur les lignes actuelles. Ces opérateurs ont trop longtemps laissé en déshérence le réseau ferroviaire normand et M. G. Pépy, patron de la SNCF, a reconnu qu'il avait une dette envers les Normands lors du premier colloque « Axe Seine », en 2010.

Les investissements sur la LNPN ont un retour pluri-décennal, voire séculaire. Il est donc concevable d'emprunter sur trente, quarante ans.

Le montage financier peut être complexe (emprunts régionaux, partenariat public privé, appel à des fonds souverains étrangers).

Le choix du scénario

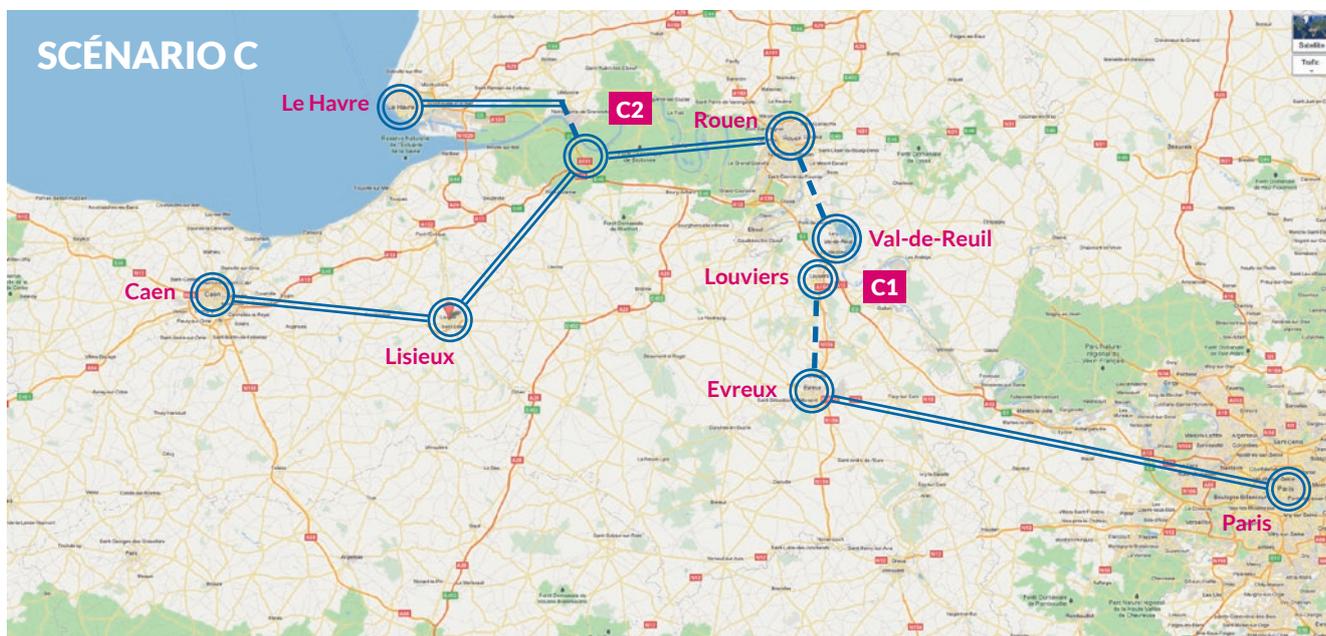
D'abord une pétition de principe : le Mouvement Normand et l'O.N.D.E. se rallieront au choix majoritaire exprimé par les cahiers d'acteurs. **Il importe, en effet, qu'à la fin de la consultation, une unanimité s'exprime pour que le projet de L.N.P.N. soit retenu par les instances gouvernementales.** Tout vaut mieux qu'une remise aux calendes grecques de ce projet. La réalisation de la LNPN - partie intégrante des projets Grand Paris et Axe Seine - est à ce point crucial pour l'avenir de la Normandie au XXI^e siècle qu'il sous-entend la vie ou le dépérissement de la Normandie dans une Europe de l'Ouest où cette région serait la seule à demeurer enclavée. De plus, au plan environnemental, le non-report sur la voie ferrée d'une part importante des trafics générés par les ports de la Basse Seine serait un véritable désastre écologique. Cela étant, il nous faut exprimer un choix.

Deux critères déterminent notre position : l'intérêt de la Normandie et le moindre impact environnemental

Le choix le plus « normand » est celui qui permettra des liaisons entre Le Havre et Caen et entre Rouen et Caen en moins d'une heure, étant entendu que tous les scénarii permettent une diminution du temps de parcours entre Paris et la Normandie. **Le scénario C, à cet égard, nous paraît le plus pertinent** (franchissement de l'estuaire). Son coût est le plus élevé, mais une variante avec un franchissement du fleuve en amont du pont de Tancarville devrait être étudiée et éviterait le dispendieux tunnel de 17 km jusqu'alors préconisé. Le fameux « Y », dans cette hypothèse, se situerait à l'ouest de Rouen.

D'autre part, sachant que, de toute façon, il faudra réaliser la liaison Rouen - Evreux (LNPN ou non), ne pourrait-on imaginer la desserte d'Evreux par la LNPN, dès la sortie du Mantois ? Le moindre impact environnemental est celui qui évitera le maximum d'emprises de surfaces agricoles. Il nous semble que la recherche systématique d'un tracé occupant dans le Mantois l'emprise vacante de l'autoroute A 13, puis de Mantes à Evreux, l'emprise consécutive à la mise à 2 x 2 voies de la RN 13 (qui interviendra dans quelques années), puis d'Evreux à Rouen, l'emprise vacante de l'A 154 jusqu'à Louviers - Val-de-Reuil et, ensuite, à nouveau l'emprise de l'A 13 permettrait une économie de surfaces agricoles...





Avec

- variante **C1** par Evreux
- variante **C2** par franchissement de la Seine en amont de Tancarville

Résumé du cahier d'acteur

La LNPN sera structurante pour la Normandie et porteur d'avenir pour la France. C'est une ambition nationale visant à promouvoir Paris, ville-monde ouverte vers la mer la plus fréquentée du globe. La LNPN permettra à la Normandie d'assumer pleinement le projet de l'Axe Seine et de retrouver sa cohérence interne car elle rapprochera les villes normandes (le Pôle Métropolitain Normand). Cela suppose une vision globale de notre devenir normand à partir d'un PROJET REGIONAL : le Grand Estuaire, partenaire du Grand Paris. La LNPN contribuera à une meilleure irrigation du Bassin Parisien, en l'ouvrant vers sa façade maritime. C'est la prise en compte de la vocation maritime de la Normandie, donc de la France.

Rompant avec le schéma des lignes datant du XIX^e siècle – qu'il s'agit cependant de restaurer, notamment pour le trafic fret – la LNPN, utilisant les possibilités offertes par les emprises autoroutières disponibles, peut, sans impacter gravement les sur-

faces agricoles des zones traversées, permettre un report de la route vers le fer : à ce titre, il s'agit d'un projet écologiquement ambitieux.

Le choix du lieu de débranchement des lignes vers Le Havre ou Caen est vital pour la Normandie. En effet, il faut des liaisons rapides et efficaces entre les trois grandes villes normandes. Le scénario C est donc le plus « normand ». Des variantes (tel le passage par Evreux) peuvent se concevoir d'autant mieux que cela se conjugue avec le projet de liaison ferroviaire entre Rouen et Evreux. De même, le franchissement de la Seine en amont de Tancarville serait moins coûteux qu'un tunnel sous l'estuaire.

La position du Mouvement Normand et de l'ONDE se veut consensuelle : il faut la LNPN. *In fine*, malgré notre prédilection pour le scénario C, nous nous rallierions à la position majoritaire.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)